INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

22a jaro | **Novembro/Decembro 1970** | **N-ro 6**

Pri la historio kaj evoluo de la fervojreto en Jugoslavio, la lando de la 23a Kongreso de IFEF, vidu artikolon en ĉi tiu n.ro.



23-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTOKONGRESO
MARIBOR, 15.—21. V. 71

Konstanta adreso: 23-a Kongreso de IFEF 62-000 MARIBOR, Jugoslavio.

Poŝtĉekkonto: 518-679-21063 Fervojista Esperanto Societo Maribor.

Bankkonto: 518-620-1-32002-10/181 KB Maribor, Jugoslavio.

Kongreskotizo: Ĝis 31.1.1971: 100 din./8 $ USA/ post 31.1.1971: 125 din./10 $ USA/
Familiano, pensiulo, junulo ĝis 21 jaroj pagas duonon.
Simbola aliĝo: 25 din./2 $ USA/

KELKAJ INFORMOJ PRI LA LOĜADO

Prezo de la ĉambroj en hoteloj de kategorio «B» estas:
unulitaj de 34.00 ĝis 40.00 din.
dulitaj de 52.00 ĝis 68.00 din.
trilitaj de 80.00 ĝis 84.00 din.
Kompletaj pensionoj: 65.00—72.00 din. En hotelo «Slavija» /ankaŭ kat. «B»/ kompleta pensiono kostas 110.00 din.
Pro la manko de disponeblaj ĉambroj en la urbo mem, ni — verŝajne — estos devigitaj enloĝigi iom da kongresanoj ekster la urbo. Prezoj en motelo «Jezero» kaj sur la monto Pohorje, atingeblaj per aŭtobusoj kaj kablofervojo, estas pli malaltaj.

Prezoj de ĉambroj en privataj kaj studentaj domoj estas 10.00—15.00 d. sed la nombro estas limigita.

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

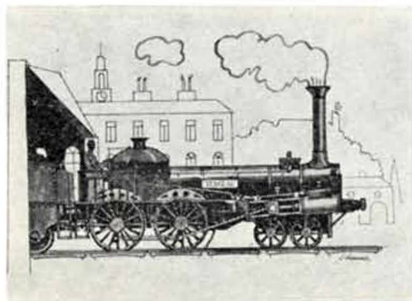
INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

Inĝ. Ludviko Sekereŝ:

Evoluvojoj de jugoslavia fervojretaro

La febra konstruado de fervojoj respegulas ekde sia naskiĝo en ĉiuj unuopaj landoj certagradan tendencon de politika kaj ekonomia prestiĝo. Pro sia geografia situo, la teritorio de nuna Jugoslavio fariĝis en la dua duono de la pasinta jarcento areno de pluraj interesosferoj. De okcidento la kapitalo de duobla aŭstro-hungara monarkio favorigis la kunligon de ŝtatcentroj Vieno kaj Budapest kun la Adriatika maro. De oriento rivalis la rusa kaj turka interesoj kun ili, poste la franca. Superregis la aŭstra influo kaj donis sian stampon por fervojliniokonstruado ankaŭ en orientaj landopartoj.

Inter la unuaj fervojlinioj en Aŭstrio kaj Jugoslavio estis konstruita la duobla fervojlinio inter Vieno kaj Triesto. Oni komencis konstrui ĝin en la jaro 1841. Ĝi gvidis tra Slovenio kaj la unuajn 83,4 km. inter Ŝentilj—Maribor—Celje oni transdonis al la trafiko la 2-an de junio 1846. Hazardo estas, ke la naskiĝdato de fervojo, la 17-a de septembro 1825 koincidas kun la dato, kiam la unua trajno enveturis al Ljubljana en la jaro 1849. Triesto ricevis fervojon apenaŭ en la jaro 1857.



La lokomotivo «TERGLAU» de 1849, iam en trafiko laŭ la linioj Maribor—Zidani most — Ljubljana.

Post Slovenio per plej malnovaj fervojoj fieras Vojevodio. La linio Lisava — Oravica — Jam — Jasenova — Bazias gvidis tra ŝtataj bienoj kaj minejaj regi-



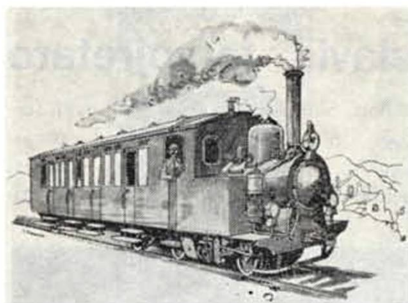
Kliŝo: Stiftstidende, Hamar.

Muzea trajno sur la iama linio Gostivar—Ohrid /Makedonia/ kiu estis etŝpura / 0,60 m./ La linio estis konstruita inter la jaroj 1916 kaj 1921, demuntita en la jaro 1966.

onoj. Du jarojn ĝi funkciis per ĉevaltiro kaj ekde la 1-a de novembro 1856 ĝi estis transdonita al publika trafiko. Ĝi estis konstruita en kadro de tiu plano, kiu celis kunligi la hungaran ĉefurbon kun Danubo.

Post la finkonstruo de fervojlinio al Triesto, la tiama Aŭstrio transdonis la fervojlinion al privatuloj kiuj fondis la Societon de Sudaj Fervojoj. Ĝi konstruigis la unuan fervojlinion tra Kroatio, de Zidani Most ĝis Sisak. Nome, la rivero Sava komencis esti navigebla ĉe Sisak, kaj estis tre grave kunligi ĝin por efektivigi kombinitan transporton. La linio estis transdonita al la trafiko la 1-an de oktobro 1882, per kio ankaŭ Zagreb ricevis sian fervojon kaj ligon al Vieno.

Rezulte de rivaleco inter aŭstraj kaj hungaraj tendencoj oni konstruigis para-



Antaŭulo por la nuntempa relaŭtobuso. Konstruita por ŝpuro 0,76 m.

lelan, plej mallongan fervojlinion de Budapest ĝis la Adriatika maro. Unue oni konstruis nur tiun parton de Budapest ĝis Zagreb kaj poste tra karsta regiono kun 25 ‰ deklivo ĝis Rijeka. Ekde la 23-a de oktobro 1873 la haveno Rijeka do ekrivalis kun Triesto kaj apenaŭ konsentis la hungaroj, ke la saman jaron oni kunligu per 55 km. longa fervojlinio la du fervojajn magistralojn, respektive havenurbojn.

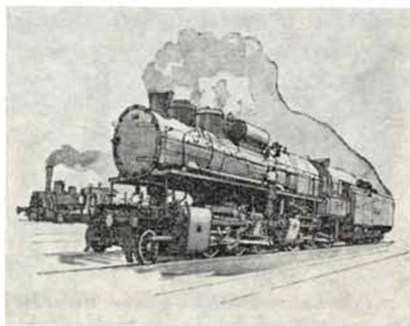
Paralele kun tiuj rivalecoj la «Societo de Turkaj Fervojoj» komencis plani fervojlinion, kiu kunligus Istanbul kun Bosnio kaj Aŭstrio tra hodiaŭa bulgara kaj makedonia teritorioj preterlasante Serbion kaj Hungarion. Ĉi tiu grandioza plano pri 2500 km. fervojlinio efektiviĝis nur parte inter Bosanski Novi kaj Banja Luka en la jaro 1872, inter Djevdjelija kaj Skopje en la jaro 1873, kaj de Skopje ĝis Kosovska Mitrovica en la jaro 1874. La kunligo de Kosovska Mitrovica kun Banja Luka estis lasita por pli poste kaj ĝis la hodiaŭaj tagoj tio ne efektiviĝis.

La preteriro de juna serba ŝtato okazis pro tio, ĉar ĝi ŝancelis inter la rusaj kaj aŭstraj aspiroj. Kiam la konflikto inter Rusio kaj la mez-, respektive okcidenteŭropaj potencoj atingis sian kulminon en la jaro 1878, la fervojliniokonstruado sur teritorio de nuna Jugoslavio ekiris laŭ novaj konceptoj. Kiel parto de granda internacia linio Berlin — Bagdad oni konstruis fervojlinion de Budapest al Subotica, poste tra Novi Sad al Zemun (1883), per ponto tra la rivero Sava al Beograd kaj daŭrige al Niŝ (1884) por atingi Sofion, Plovdiv kaj Istanbul en la jaro 1888. Paralele estis ligita Niŝ kun Skopje por havi rektan ligon kun Thesaloniki.

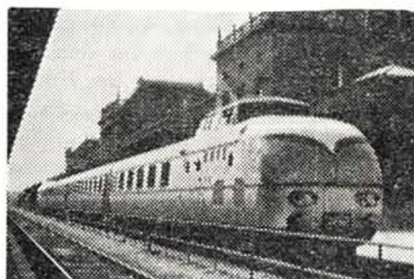
Samtempe, en la jaro 1878, kiam Aŭstrio aneksis Bosnion kaj la dalmatan marbordon oni komencis konstruadi etŝpurajn fervojliniojn (0,76 m) de Brod ĝis Sarajevo, kaj poste tra Mostar ĝis Metkovic, tiama haveno ĉe la riverogorĝo de Neretva. Dum unu jardeko ĉi tiu ĉefa linio kompletiĝis per flanklinioj, same etŝpuraj, kunligante la grandajn arbarokompleksojn kaj la minejojn.

Similan karakteron havis la fervojliniokonstruado inter la riveroj Sava kaj Drava. Krom la normalŝpuraj flanklinioj funkciis ĝis antaŭ kelkaj jaroj etŝpura, kun larĝeco de 1 m! Aliflanke en Vojevodio ĝis la Unua mondmilito oni konstruis la plej densan fervojretaron. Fariĝis ĉeflinio tiu de Subotica ĝis Vinkovci, dum ĉiuj aliaj kiel flanklinioj kun 12 tuna aksopremo.

Per disfalo de turka, poste aŭstro-



Normalŝpuro lokomotivo de la jaro 1912.



Kliŝo: Stiftstidende, Hamar.

Moderna aluminia trajno de JZ en la stacio Zagreb.



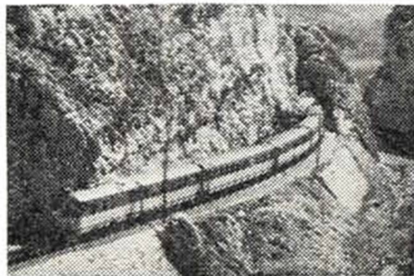
Kliŝo: Stiftstidende, Hamar.

Fervojnodo en Slovenio: Zidani Most. La unua trajno pasis per tiu linio /Maribor—Ljubljana/ la 17.IX 1849.

hungara influo post la Unua mondmilito, la novefondita Jugoslavio heredis nekunligitan fervojretaron, konstruitan laŭ plej diversaj sistemoj. Oni povas diri, ke la unuecigo apenaŭ sukcesis, dum la kunligado de unuopaj regionoj nur parte sukcesis. Grava kontribuo al tio estis la konstruo de pontoj tra la riveroj Sava kaj Drava, Danubo kaj Tisa kaj en Bosnio tra Drina. Tiel kunligiĝis pli firme Slovenio kun Kroatio, per duobla relparo Zagreb kaj Beograd, la regionoj Bačka kaj Banat kaj ne lastavice la ĉefurbo kun Sarajevo, kvankam per etŝpura linio. Restis nesolvitaj la rektaj ligoj kun la Adriatika marborbo kaj la transversalaj okcidento-oriento direktaj linioj.

La Dua mondmilito kaŭzis grandajn domaĝojn ĉe la jugoslaviaj fervojoj. Per militaj detruoj, aeratakoj kaj partizanaj aktivecoj suferis pli ol duono de fervojlinioj, objektoj kaj instalaĵoj kune kun lokomotivoj kaj veturiloj. Pro tio, dum la du postmilitaj jaroj la tuta popolo, precipe la junularo, streĉis siajn fortojn por provizore rekonstrui kaj restarigi la fervojan trafikon.

La sistemeca rekonstru- kaj novkonstrulaboroj daŭris proksimume du jardekojn. Multaj malnovaj kaj malfortaj fervojlinioj estis anstataŭigataj, oni konstruis novajn fervojliniojn, grandajn staciojn



Kliŝo: Stiftstidende, Hamar.

Motortrajno en krutvalo de Svrljig/ linio Niŝ-Dimitrovgrad/.



Kliŝo: Stiftstidende, Hamar.

Nova fervojstacidomo en Sarajevo. En la trafiko ek de la 27.XI 1953.

Daŭrigo p. 86.

Ludoviko Prebil:

Ptuj - Poetovio



Panoramo de Ptuj.

Proksimume mil jarojn pli malnova ol Maribor estas la urbo Ptuj. Ĝi kuŝas plejparte ĉe la maldekstra bordo de rivero Drava 23 km. sudoriente de Maribor. Fondita ĝi estis de romania imperiestro Titus Flavius Vespasianus en la jaro 69 p. kr. kiel militista fortifikaĵo kaj remparo ĉe la tiama imperia orienta limo kaj kiel centro de romania provinco Noricum.

El tiu tempo restis kaj estas konservitaj multegaj valoraj kulturaj monumentoj. Ĉie en la urbo estas videblaj la restaĵoj el tiu malnova epoko, ekz. du temploj de Persia suna dio Mitras (multaj romaniaj soldatoj estis Azianoj), alta monumento de mitologia greka poeto Orfeo sur la ĉefplaco, sed la plej interesaj kolektaĵoj estas gardataj en la arheologia muzeo, la iama dominikana monaĥejo kaj preĝejo.

Dum la konataj popolmigradoj de la hunoj, de okcidentaj kaj orientaj gotoj, langobardoj, avaroj kaj fine alvenintaj slovenoj estis la urbo preskaŭ tute detruita.

Pro la facila transpasejo de la rivero Drava estis la urbo jam en la 8-a jarcento rekonstruita. El la 9-a jarcento datiĝas — sur altaĵo ĉirkaŭ kiu etendiĝas la urbo — la impona kastelo kun ĉirkaŭmuro. Ĝi estas plene konservita ĝis la nuntempo. Ankaŭ ĝi funkcias nun kiel kulturhistoria kaj etnografia muzeo. En ĝi oni vidas riĉe meblitan nobelulan loĝejon kun kolektaĵoj de malnovaj armiloj, antikvaj muzikiloj, grandaj gobelinoj, dekoraĵoj k.s. Apartaj artaĵoj estas videblaj en preĝejoj, la freskoj, belegaj gotikaj lignoskulptaĵoj el la jaro 1446 ktp. Bedaŭrinde multaj neanstataŭeblaj konstruaĵoj kaj valoraĵoj malaperis pro invado de malamikaj trupoj kaj bombardadoj dum la 2-a mondmilito.

Ptuj estas inter alie fama pro vinkeloj kaj merkato de la plej bonaj slovenaj vinoj. En la programo estas vizito de tiuj keloj kaj gustumado de vinoj. La cititaj vidindaĵoj, la eksterordinara konstruformo de tra dum la veturado videblaj panoniaj vilaĝoj, la belega situo kaj la naturo ĉirkaŭ la urbo kaj fine la ĝuoj, faros la ekskurson interesa kaj inda por partopreno.

*

Daŭrigo de p. 85

Evoluvojoj de . . . .

kaj stacidomojn. Sed por kontentigi la racian enlandan kaj internacian pasaĝerkaj vartrafikon necesis entrepreni pli energiajn paŝojn por modernigi la jugoslavian fervojon. Tio estas kompleksa kaj grandega laboro, sed nepre necesa, okaze ke la trafiko prezentas bazan komponenton en la evoluo kaj prospero de socio kaj ĝia ekonomio.

*

TRAJNOJ KUN NOMOJ

Jen prezentiĝas faskoj da trajnoj kun nomoj ĉe la eŭropaj fervojoj. Nur mencii ĉiujn trajnojn kun nomoj, devas esti tro longa kaj seka listo, kun pli ol 400 trajnnomoj.

La plej granda grupo (ĉa. 1/4) konsistas el trajnoj, kiuj portas nomojn pri landoj aŭ regionoj, do je la nomtipo «Aŭstria-express» «Costa del Sol», «Nordjyden», «Sørlandsekspressen», aŭ simile.

Kun tre malmultaj esceptoj oni facile povas kompreni de kie la nomoj devenas, kaj en kiuj regionoj la trajnoj trafikas.

La plej konata el la nomoj de tiu tipo, estas «Flying Scotsman» (La fluganta skotlandano) inter London kaj Edinburgh.

Tiu trajno certe estas konata multe pli vaste ol inter nuraj fervojentuziasmuloj. Kion la plimulto ne scias, estas ke la ekveturtempo de kaj London kaj Edinburgh dum multaj jaroj estis senŝanĝita, — nome je h. 10.00.

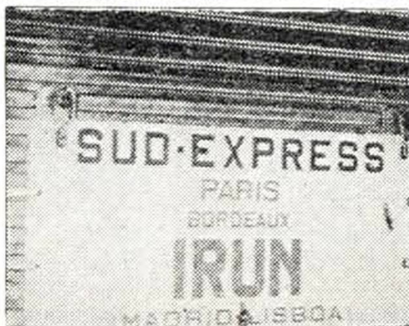
Al la nacinoma grupo apartenas la trajno, kiu certe estas la plej maljuna «baptita» trajno, nome «Irish Mail» (La irlanda poŝto) inter London kaj Holyhead, ĝi nome ricevis la nomon ek de la komenco la 1an de aŭgusto 1848.

La vojaĝantoj dum la unuaj jaroj devis piediri trans la ponto al la insulo Anglesey, de kie ili de la nur bedaŭrinde ne pli ekzistanta stacio kun la longa nomo Llanfair . . . gogogoch (58 literoj) daŭrigis la lastan etapon per nova trajno.

Kiel ekzemplo pri eksotikaj nomoj en tiu grupo, menciindaj estas: «Kazakstan» Moskva—Alma Ata. «Paris—Cote de Azur» Paris—Ventimiglia. «Espresso del Levante» Milano—Brindisi. «Rapid Transilvania» Bucuresti—Cluj, kaj eble ankaŭ «Uldjyden» (La lana jutlandano) inter København kaj Thisted.







Ĉa. 50 trajnoj portas nomojn kun ligo al certaj urboj, kie ili haltas aŭ preterveturas, plej ofte unu, aŭ eĉ ambaŭ finstacioj, ekzemple «Barcelonaexpress» Paris—Barcelona, kaj «Ostende—Wien-express».

Tre ordinara varianto en ĉi tiu temo, estas nomoj aludante al la enloĝantaro en kelkaj el la tuŝataj urboj, ekzemple «Aberdonian» London—Aberdeen, kaj «Berlinaren» Malmö—Berlin.

La knabineto kun la bierkruco, kiu estas konata simbolo pri urbo München, donis nomon al «Münchner Kindl», inter München kaj Frankfurt.

En kelkaj kazoj oni aldonis la nomon pli da «belsono», ekzemple «Brighton Belle», London—Brighton (ekzistas pluraj trajnoj kun similaj nomoj) aŭ oni revivigis la malnovan latinan nomtipon.

Menciinde estas la jenaj nomoj: «Berglina» Berlin—Warszawa. «Vindobona» Berlin—Wien, kaj «Mediolanum» (ne Melodianum) München—Milano.

La urbnomo Wien ankaŭ estas en la florbukedo da trajnnomoj: «Wiener Walzer» (Viena Valso) Basel—Bucuresti.

En Anglio estas kvar trajnoj kiuj tra la nomo «Pullman» aldone al la urbnomo rekte eldiras pri kiu trajno oni parolas, nome ekspresoj inter London en unu flanko, kaj Bristol, Hull, Liverpool kaj Manchester en la alia.

Eble ke la plej belsona nomo en tiu grupo estas «Porta Westfalica» inter Köln kaj Hannover.

Porta Westfalica estas la «pordo» al Westfalen kaj proksime okazis la famkonata batalo en la Teutoburgerarbaro, kie la ĝermanoj baris la romanian militiron norden . . .

Porta nuntempe estas sensignifa urbo, kaj la trajno, kiu estas inter la plej rapidaj en Germanio, kun rapideco de 120 km. po hore, ne haltas. Du grandaj grupoj da trajnoj ricevis siajn nomojn de la geografaj nocioj: maroj, lagoj, riveroj, montaroj, — kaj montaj interpasejoj.

En la antaŭa nomgrupo ni retrovas la rivernomon: Rhein kvar fojojn, nome: «Rheinblitz» (Rheinfulmo) Dortmund—Zürich—München.

«Rheinpfeil» (Rheinsago) Dortmund—München, «Rhein—Mainz» Amsterdam—Frankfurt, kaj «Rheingold» (Rheinoro).

En Danlando la riveroj «Kongeåen» (La reĝa rivero) kaj «Gudenåen» (La dia rivero) donis nomojn al eksprestrajnoj inter København kaj Herning, respektive Struer, kaj «Storebelt» kaj «Lillebelt» estas nomoj de trajnoj inter København kaj Århus.

En Grand-Britio ni trovas riverojn kiel duoblanomoj de trajnoj: «Tees-Tyne Pullman» London—Newcastle, kaj «Thames—Clyde Express» London—Glasgow.

En Hispanio oni trovas la fieran nomon: «Mare nostrum» (nia maro) kiel nomo de trajno inter Port Bou kaj Alicante, kaj pli oriente ni trovas «Bogazici Express» (Bosporus) Istanbul—Ankara.

Ankaŭ lagoj donis nomojn al trajnoj. Ekzemplo estas «Ladoga» Leningrad—Kiew. «Bajkal» Moskva—Irkutsk, kaj «Wörthersee» Frankfurt—Klagenfurt, por mencii kelkajn.

Tute nature Donaŭ troviĝas sur la listo. Troviĝas kaj «Donaŭ-Kurier» Dortmund—Wien, kaj «Danubius-Express» inter Moskva kaj Sofia.

Tre belsona nomo estas «Freccia dei due Mari» (La sago de la du maroj). En la montargrupo retroviĝas multaj el la plej konataj montoj kaj montĉenoj de Eŭropo.

Ni trovas «Akropolis» München—Athen. «Dovreekspressen» Oslo—Trondheim. «Kaukasus» Moskva—Kislovodsk, «Pyrenees Express» Paris—Tarbes, «Tatra-Express» Bratislava—Kolice, «Freccia del

Vesuvius» (Vesuviussago) Milano—Napoli, kaj pluraj aliaj.

De la montaraj trapasejoj, Brenner donis nomon al eksprestrajno inter München kaj Roma.

Trajno kiu traveturis belajn regionojn, estas «Glaciärexpress», laŭ la etŝpura (1 m.) linio inter St. Moritz kaj Zermatt.

Unu el la sep montoj ĉirkaŭ Roma, Palatinen, fine donis nomon al nova trajno inter Paris kaj Roma.

Insuloj malofte okazas kiel nomdonantoj.

«Fehmarn» estas trajno inter Puttgarden kaj Köln, «Freccia Sarda» (Sardiniensago) Olbia—Cagliari.

Se ni forlasas la geografion kaj transiras al la zoologio, la grupo karesbestoj kaj birdoj nur trifoje ope estas uzataj, la antaŭaj «Golden Hind» (La ora cervino) London—Plymouth, kaj «Sachsenross» (Ross-ĉevalo) Köln—Hannover—Frankfurt.

La birdoj «L'Albatross» kaj «La Mouette» (la mevo), estas uzataj.

La lastmenciitan birdon ni trovas kiel nomo de trajnoj inter Paris kaj Le Havre, kaj sub la nomo «Tjaika» inter Tallin kaj Minsk.

«Oiseau Bleu» (Blua birdo) oni devas konsideri kiel nomo de mondo de la fabeloj.

El la botaniko oni trovas kvar reprezentantojn, el kiuj du apartenas al la plej konataj trajnoj de Eŭropo.

Ekzemple la TEE-trajnoj «Edelweiss» Amsterdam—Zürich, kaj «Blauer Enzian» Hamburg—München—Zell am See.

Ceteraj floroj estas «Alpenrose Express» Paris—Zell am See, kaj «Pelagonia Express» Skopje—Bitola.

Al la naturo ni ankaŭ kalkulu ventojn kaj firmamentajn fenomenojn. Inter la unue menciitaj, ni havas «L'Aquilon» kaj «Le Mistral» de Paris al Lyon.

«Le Mistral» estas konata kiel unu el la plej luksaj kaj rapidaj trajnoj de Eŭropo.

En la dua grupo ni trovos du trajnojn je la nomo «Aŭrora» — unu el ili en trafiko Beograd—Zagreb, kaj la alia inter Moskva kaj Leningrad, verŝajne la plej rapida trajno de Sovet-Unio.

Daŭre ni havas «Etoile du Nord» (La norda stelo) Paris—Amsterdam, kaj «Komet» Hamburg—Basel.

La geologion reprezentas la juvelon «Diamant» kaj «Saphir» inter Bruxelles kaj Hannover, respektive Frankfurt, kaj laŭ figura senco «Emerald Isle Express» (Smeraldinsulekspreso) inter London kaj Holyhead. En la lastmenciita okazo ne dependas de riĉeco de smeraldoj en Irlando, sed la koloro de la deklivoj, kiu donis la nomon.

De la verda koloro ni transiras al la blua, kiu troviĝas en tri okazoj, parte en la pli frue menciita «Oiseau Bleu» (La blua birdo) — parte en «Treno azzuro» (lazurkolora trajno) Milano—Napoli, kaj fine eĉ en trajnoj de la detektivromanoj «Train Bleu» (La blua trajno) inter Paris kaj Ventimiglia.

Origine tiu estis karesnomo, ĉar antaŭe estis nur blukoloraj CIWL-vagonoj en ĝi, — nun tio ne pli validas.

La ruĝan koloron oni trovas en «Ruĝa sago», — la noktotrajno Moskva—Leningrad, kaj la kombinaĵo ruĝa-blanka en: «Rot-Weiss-Kurier» inter Wien kaj Bregenz.

La arkitekturo havas tri reprezentantojn, la famekonata ponto okazas en la nomo «Rialto» Milano—Venezia, la palaco «Sans souci» ekster Potsdam, donis nomon al trajno Berlin—Wien, daŭre ni havas «Capitole» — du rapidaj trajnparoj (maksimala rapideco 200 km. po hore) inter Paris kaj Toulouse. Capitole estas la nomo de la urbdomo en la sudfranca urbo.

La kartografio lasis nomon al trajno

kiu ek de somere 1970 komencis veturi kun rekta kuŝvagono inter Malmö kaj Beograd, ĝia nomo estas: «Meridianen».

La korekteco de la nomo povas esti diskutata, Malmö situas proksimume je 12°, kaj Beograd je 20° orienta longitudo!

Eĉ kartografio meritas esti trajnnomdoninta, nome «Mercator», Bremen—Stuttgart.

Ankaŭ el heraldiko ŏni trovas trajnnomojn. «L'Arbalete» (arbalestro), do la armilo de Wilhelm Tell, kiu donis nomon al TEE-trajno Zürich—Paris.

Per arbalestro oni pafas sagojn, kaj la vorto *sago* troviĝas en granda aro da trajnnomoj, plej ofte kombinitaj kun geografaj nomoj.

La plej konata *sago* certe estas «Golden Arrow/Fleche d'or» (La ora sago) London —Paris. «Nordpilen» okazas en Svedio, kaj kiel trajno inter Fredrikshavn kaj Hamburg.

Cetere «Skandiapilen» trafikas inter Oslo kaj København, dum «Sverigepilen» (Svediosago) kaj «Norgepilen» (Norvegiosago) kunligas Oslo kaj Stockholm.

En Portugalio oni havas trajnon je nomo «Foquete» (sago), kaj antaŭurba trajno inter Stockholm kaj Lövsta nomiĝas «Silverpilen» (La arĝenta sago).

Personnomoj, — veraj aŭ fantaziaj, tre malofte okazas kiel nomoj de trajnoj.

Komencante en la mitologio, ni tuj trovas la dion de biero «Gambrinus» kiel nomo de trajno Hamburg—Köln—München, kaj poste la kuriero de la dioj «Merkur» Hamburg—Köln—Frankfurt.

El Skandinavio ni trovas la nomon «Neptun» ligita al trajno inter København kaj Berlin, kaj el Sud-Eŭropo ni trovas la nomon «Romulus» kiel nomo de trajno inter Wien kaj Roma.

Transirante al la historio, ni trovas la fieran nomon «Diocletianus—Express», Beograd—Split.

Diocletianus estis honorplena roma imperiestro de la 3a jarcento post Kristo, kaj li vivis siajn lastajn vivojarojn kiel «pensiulo» en palaco en la nuntempa Split.

Daŭre ni havas «Rapid Stefan cel Mare» inter Bucuresti kaj Suceava.

Stefan, kun la kromnomo «la granda», estis reĝo en Moldavio en la fino de la 16a jarcento.

Alia regento estas «Erzherzog Johann» (Arkiduko Johano) inter Wien kaj Bad Aussee, sed estas nekonate kiu tiu arkiduko estas.

Iom pli longa antaŭen en la historio, ni trovas generalon de la fino de la 17a jarcento «Sairseal», nun nomo de trajno inter Dublin kaj Limerick.

Inter Hamburg kaj Köln veturas la interurba trajno «Toller Bomberg». Tiu (freneza) Bomberg estas konata pro sia fanatika fervojentuziasmo. Alia interurba trajno, estas «Wilhelm Busch» (desegnisto kaj satiristo» inter Köln kaj Hannover.

Oni povus atendi ke pli granda nombro da artistnomoj estu ligataj al trajnoj, sed nur kvin tiaj estas konataj.

Unue ni havas la tri komponistojn «Chopin» Moskva—Warszawa—Wien, «Mozart» Paris—Wien, kaj «Johan Strauss» Frankfurt—Wien.

Daŭre ni trovas pentriston, nome «Rembrandt» inter Amsterdam kaj München, kaj fine verkistnomon, «Goethe», estas reprezentanto kiel nomo de TEE-trajno inter Paris kaj Hannover.

De komponistoj ni venas al operoj, de kiuj estas tri ekzemploj, — du de Wagner: «Parcifal» (b.v. ne legi kaj skribi Parisifal) Hamburg—Paris, kaj: «Rheingold» (Rhena oro), Hoek van Holland/ Amsterdam—Geneve, kaj de Richard Strauss: «Der Rosenkavalier», (La rozkavaliro) inter München kaj Wien.

Troviĝas ankaŭ ĉefpersono el opero,

nome «Hans Sachs» (La majstrokantistoj en Nürnberg) Hagen—München.

Al nomoj alportitaj de la pli senidealaj profesigrupoj, apartenas «Executive» (La direktoro) London — Wolverhampton. «Hutnik» (La kamparano) Praha—Warszawa, «Konsul» Kiel—Stuttgart, «Senator» Bremerhaven—Wiesbaden, «Master Cutter» (La tranĉilforĝisto) Sheffield—London, kaj «Gondoliere» inter München kaj Venezia.

Eble ke oni konsideru la lastmenciitan nomon sub la fako «romantikaj profesioj».

Ankaŭ vinnomo, nome «Tokaj», estas uzata. Tiu trajno trafikas inter Budapest kaj Nyiregyhaza.

Kune kun tiu, certe estas konvene mencii la trajnon kiu trafikas inter Dublin kaj Cork, kun la nomo «Slainte», tio tutsimple signifas: skål! — je via sano! aŭ tosto!

Fine estas kelkaj nomoj kiuj malfacile lasas sin enordiĝi sub la menciitaj nomgrupoj.

Ekzemple «Druzjba» (amikeco) Moskva —Erevan.

«Favorit», Leipzig—Budapest, «Glückauf» (Bonan feliĉon!) kutima saluto inter minlaboristoj) Dortmund—Berchtesgaden, «Metropol» Berlin—Budapest, kaj «Metropolitano», Frankfurt—Milano, «Settebello» (kartludo) Milano—Roma, kaj «Jolly skier» (Gaja skianto) Calais—Innsbruck.

Ni esperu ke la lastmenciita nomo ankaŭ validas por vojaĝantoj en kontraŭa direkto.

La jena okazis en tuteŭropa horarkonferenco.

Oni serĉis nomon al nova trajno inter København kaj Hamburg. La reprezentantoj faris diversajn proponojn, kiuj malakceptiĝis, ĉar ili estis pezaj, malfacilaj, aŭ eĉ nekompreneblaj.

La germana reprezentanto deziris doni al la trajno nomon ligita al Danlando, kaj li diris ion kiel: «Kial ne uzi la nomon de la konata dana verkisto Hans Christian Andersen? Kion vi diras pri «Andersen-ekspreso?»

La danaj reprezentantoj klarigis ke Andersen eble estas tro ordinara nomo en Danlando por gajni atenton, tio estas kiel doni trajnon en Germanio la nomon «Schmidtexpress».

La germanaj reprezentantoj konsentis, kaj ili cerbumis grave por trovi alian konatan danon.

«Troviĝas fama dana filozofo, — kio estas lia nomo?» — Jes, Kierkegaard! Kial ne nomigi la trajnon «Kierkegaard-express»?

La danoj tute ne sciis kion respondi. Sekvis momento da silento, ĝis sveda reprezentanto en la konferenco rompis la silenton per demando: «Ĉu vi s.ro, scias kio signifas la nomo *Kierkegaard?*» — «Ne, pri tio mi tute ne scias».

«Jes, en la germana tio estas: *Friedhof* (Esp. tombejo).»

Do, ĉiuj konsentis ke «La tombejekspreso» ne estas bonsona nomo. Post iom da diskutado, la trajno ricevis la nomon: «Hansaexpress».

De SJ-NYTT, Stocholm.
Verkisto: Per-Axel Åkerlund.
Al Esperanto de Per Johan Krogstie.



La estraro de IFEF deziras al la legantaro agrablan kristnaskon kaj sukcesplenan novan jaron.

La knaba revo fariĝis inkubo

«Kion mi faru per ĝi?» demandis la studento, kiu gajnis lokomotivon.

Jam kiel kvinjara knabo li revis pri «ĝusta, granda» lokomotivo kun vaporo por veturi malproksimen kaj ĉe transiro de vojoj ĝuste fajfi. Malgraŭe li ricevis nur miniaturan ludiltrajnon. Kiam li estis dudekjara, lia revo fariĝis realeco: La studento de informatiko en la universitato de Erlangen, Max Manfred Moser gajnis lokomotivon 9,25 m. longa kaj 33,8 tunojn peza. Sed tiam fariĝis la knaba revo inkubo.

La vapor-lokomotivo estis la ĉefpremio ĉe la konkuro «La steloj de la reloj, La steloj de la gramofondiskoj», aranĝita de «La Germana Federacia Fervojo kaj iu gramafondisko-firmao».

La transdono de la premioj okazis en Starnberg, Bavario. Krome pri la lokomotivo kun la numero 098812-1 devis Moser ĝoji ankaŭ pri ĝia historio. La sibliganta maŝino dum dek jaroj servis sur loklinia fervojo tra lia hejma regiono. Fajfante kaj vaporante ĝi per sia 70 km/h rapideco estis lante traveturanta Erlangen 40 km. ĝis Eschenaŭ . . . La enloĝantoj karesnomis ĝin la «Seku» (sekundarfervojo). Tio sonis kvazaŭ «Seekuh» (marbovo).

La 20-an de marto 1970 siblis la «Seekuh» per siaj 450 ĉ/p lastfoje tra la urbo. Tiam staris la ĉefurbanoj vestitaj en frako kaj cilindra ĉapelo ĉe la kajo kaj adiaŭante svingis blankajn poŝtukojn. De tiam apartenis la lokomotivo (konstrujaro 1914, vico 98, teknika signo GTL. 4/4) al uzita ferajo. La ministra prokuristo, H. Glaser, en la ĉefadministracio de «La Federacia Fervojo» en Frankfurt diris: «La metalrubo valoras proksimume 20,000 DM». En 1914 la Munkena lokomotivfabriko Krauss-Moffel por la nova rezultaĵo enkasigis 74,000 ormarkojn.

Nun la studento Moser igis la malnovan maŝinon ĉe la kajo 2 en Starnberg gaje fajfi kaj sibli, kaj li prove manipulis ĉiujn moveblajn tenilojn. — Tamen la komenca jubilo de la lokomotivposedanto baldaŭ cedis pro la disreviĝo . . . Moser diris: «Kion mi faru per ĝi?» La studento ja ne posedis nek spacon nek restadejon, ĉar la maŝino ja povis dum longe esti vidindaĵo. — La Federacia Fervojo deziris ĝin kiel eble plej rapide forigita. Plej malfrue la 21-an de julio 1970. — Tamen helpemo sin rapide anoncis.

Daŭrigo paĝo 95.



La studento Max Manfred Moser sur tiu de li gajnita lokomotivo.



Junulara angulo





12a Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno, okazos en Francio je la 16.1 ĝis la 23.1.1971 kun ebleco resti la sekvantan semajnon.

Je la 15a de septembro jam aliĝis 17 partoprenantoj el diversaj landoj. Bonvolu esti atentemaj ĉar la hotelo havas nur 50 lokojn.

Adreso: S.ino Josette Bernier UAICF-II rue de Milan F.75. Paris 9.

La Chaŭmiere, kie la skisemajno okazos.



ADMINISTRAJ INFORMOJ

En la franca jarkunveno, kiu estis aranĝita la 24. kaj 25. de oktobro en Tours reprezentis la estraron la sekretariino, s-ino Kruse.

La francaj gekolegoj tre sukcese interesigis la televidon. Ili intervjuis dum la dimanĉa kunveno la partoprenantojn el 7 landoj.

Promenado tra la urbo kaj aŭtobusveturado en la ĉirkaŭaĵon kun konata bankedo laŭ franca maniero trovis ĉies plaĉon.

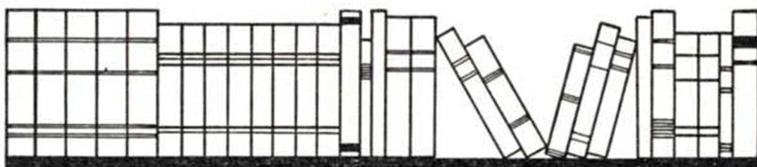
IFEF-estrarkunveno en Frankfurt/M

La 31-a de oktobro kaj la 1-a de novembro estis destinata por estrarkunveno. La vicprezidanto, reveninte de FISAIC-kunveno en Nederlando kaj la kasisto, vizitinte Ĉeĥoslovakion, renkontiĝis kun prezidanto kaj sekretariino por trakti ampleksan tagordon. I.a. oni diskutis pri laborplano, kongresprogramo, statutproblemoj kaj junularaj aferoj. Ankaŭ la ĉefkomitatano estis invitita ĉeesti.

Ĉiloke ni memorigas al la diapozitivserio pri Amsterdamo, kiuj disponigis al la tuta membraro nia iama prezidanto, s-ro de Jong. La diapozitivoj kaj sonbendo kun akompanaj klarigoj bone taŭgas por esti prezentataj en grupkunvenoj. La serio povos esti petataj meze de decembro denove rekte ĉe s-ro de Jong.

La kolorfilmo kun parolteksto en Esperanto — 16 mm. kun titolo: «Mi estis tie», eldonita de Norvegaj Ŝtataj Fervojoj, estas prunteprene havigebla.

Daŭrigo p. 96.



RECENZOJ

Der Esperantist
Mitteilungsblatt der Esperantofreunde der DDR im Deutschen Kulturbund. Belaspekta gazeto kun riĉa enhavo.

Interesa por ĉiuj kiuj ŝatas ekhavi informojn pri la esperantomovado en la socialistaj landoj — por ĉiuj kiuj ŝatas bli bone ekkoni la pionirojn de la rusa revolucio — por tiuj kiuj ŝatas plibonigi sian stilon kaj pligrandigi sîan vortaron esperantan — por tiuj kiuj ŝatas korespondi per Esperanto — por tiuj kiuj ŝatas poemojn. Do gazeto interesa por multaj.

*

Viktimoj de la atombombo — dua eldono, 1970.

Redaktita de Asahi-Ŝinbun-K-io. (tagĵurnalo). Tradukita de la japana lingvo de Jui-Ĉunoŝin.

En la jaro 1947 la urbestro de Hiroŝima prenis la iniciaton al kolekto de materialo por ĉi tiu libro. Pli ol 160 personoj sendis al li raportojn pri siaj travivaĵoj dum la atombomba eksplodo super Hiroŝima. El la raportoj oni elektis 29.

Jam la kovrilo de la libro, arte desegnita de Aihara Misako, donas al mi antaŭsenton de tragedio. Mi eklegas, ĉesas, legas denove, nur pene mi sukcesas finlegi la libron — nur pene — ne pro lingvaj malfacilaĵoj, sed pro la profundaj sentoj de teruro, emocio, kompato kiujn kaŭzas al mi la legado. Ofte ni parolas pri la atombombo, tremiĝas, sed duone forgesas. Ĉi tiuj dokumentoj, nature kaj vere rakontitaj de 29 geloĝantoj de Hiroŝima, junaj kaj maljunaj, tiel realece priskribas la sangan tragedion ke mi neniam plu ĝin forgesos.

Mensciinde estas ke en 1967 la tradukinto de la libro brulmortigis sin antaŭ la oficiala loĝejo de ĉefministro Satô en protesto kontraŭ la registara politiko.

*

La Turo de Londono
verkita de Sooseki Nacume
tradukita de la japana lingvo
Seiho Nishi.

La verkisto Kinnosuke Nacume, kun la plumnomo Sooseki, 1866—1916, estis unu el la plej eminentaj literaturistoj de nia tempo. Liaj verkoj estas ankoraŭ multe legataj, precipe de gejunuloj kaj intelektuloj.

Ĉi tiu libreto estis publikigita en 1905 kaj tradukita pr. 20 jarojn poste. En 1960 oni reeldonis ĝin elektinte ĝin kiel memoran publikaĵon de la 47a kongreso de japanaj esperantistoj.

Je la unua rigardo mi kredis ke la libro estas simpla gvidlibro, sed ne, ĝi estas io tute alia.

Dum vagado en tute fremda Londono la verkisto subite troviĝis sur la Tura Ponto. Li ege ravite rigardis la gigantan turon kaj tiom absorbiĝis ke la nuna tempo malaperis por li kaj li kredis vivi en la estinteco. Li bone konis la historion de la Turo same kiel tiun de Anglio. Tial li, irante el halo en halon, en la fantazio vidis la dramajn scenojn

kiuj tie okazis kaj kie ludis gravajn rolojn konataj personoj de la historio.

Kun plezuro mi legas la libreton. Ĝi estas ege bone verkita kaj la stilo facila kaj tre lirika. Do leginda libro.

*

Pri Arto kaj Morto
Rakontoj originaleverkitaj en Esperanto de Miyamoto Masao.
Eldonita de Esperanto-Kenkjuŝa 1967.

La verkisto estas unu el la protagonistoj de la esperantomovado en Japanio. Li estas konstante aktiva, speciale en la entrepreno de esperantaj eldonaĵoj. Li estas konata kiel lerta tradukisto de japana literaturo en Esperanton kaj dum multaj jaroj verkis artikolojn kaj poemojn al la esperanta gazetaro. Malgraŭ tio ĉi tiu verko estas lia debutlibro.

La libro konsistas el 8 noveloj kiuj ĉiuj rakontas pri famaj artistoj japanaj — aktoroj, poetoj kaj verkistoj — kelkaj jam mortintaj antaŭ jarcentoj. Ni konatiĝas ne nur kun la artistoj, ilaj pensoj kaj fatalaj sortoj, sed ankaŭ kun la antikva kulturo de la epokoj en kiuj ili vivis. Ni legas pri la politiko de la diversaj epokoj, pri la Mikado, pri lia terura uzurpado de la popolo, pri sangaj konfliktoj inter la nobelulaj klanoj. Preskaŭ ĉiu el la naŭ artistoj iel perdis sian vivon dank'al opozicio kontraŭ la diktatora dinastio.

Se oni emas ekkoni popolon, oni devas unue ekkoni la historion de ĝia lando. Tial mi kore bonvenigas la libron. Koncerne la lingva stilo mi devas diri ke ĝi estas iom malfacila. Troviĝas tro longaj frazoj kaj multaj fremdaj vortoj. Feliĉe mi trovis en la fino de la libro vortaron klariganta la multajn japanajn vortojn kaj esprimojn. La bindaĵo estas tre plaĉa.

EKINO

*

Daŭrigo de paĝo 92.

La knaba revo ....

Iu posedanto de granda restoracio ĉe la lago de Starnberg estis la unua interesulo. Li supozis la maŝinon povus bone harmonii kun lia restoracio. Moser ne volis tion.

Iu turistasocio deziris ĝin kiel alloga atrakcio. Ankaŭ asocio de fervojŝatantoj imagis la «vaporĉevalon» kiel orazeno: special-veturado estu aranĝita, por ke la «Seekuh» ne venu en muzeon. Germana asocio de fervojhistorio deziris ĝin. Industriulo deziris ĝin kiel ludilo por siaj infanoj. Li proponis al Moser 15,000 DM.

La studento tamen ne povis akcepti tiun oferton, eĉ se li volus. La ministra prokuristo de la fervojo diris: «La malnova maŝino estu de la gajninto nur donacita aŭ pruntedonita.»

Tiel estiĝis dubo por la lokomotivposedanto Moser. Donaci la «Seekuh»-n li tamen ne volonte ŝatus. Fine li klopodas negoceme kontroli iun oferton de la urbo Erlangen. Ĝi havas duoblan avantaĝon: unue, la urbaj advokatoj esploras, ĉu troviĝos solvo, kiu rajtigas al Moser gajni monon per la maŝino, kaj due, la lokomotivo rajtas resti proksime al ĝia gajninto kaj povus daŭre Erlangen-n ornami kiel vidindaĵo.

Mallongigita kaj tradukita de JC
Laŭ Roland Krüppel en «Stern».

*

Daŭrigo de p. 93.

Administraj . . . .

Rimarkinde estas, ke ĉi tiu filmo ĵus gajnis la 2an premion, —«la arĝentsunon» — en granda internacia filmkonkurso en Lisboa.

Ĝi bonege montras vojaĝon en Norvegio.

Ankaŭ ĉi tiu filmo ege taŭgas por prezentado en grupkunveno.

Por havigado, skribu al: Norvega Esperantista Ligo. Poŝtfako 942, Oslo 1, Norvegio.

Amikaro de staciestroj.

La prezidanto referatis dum ties eŭropa kongreso antaŭ 200 staciestroj kaj altrangaj eminentuloj en Luksemburgo (3.10.) kun bona gazetara eho. La referata teksto (prelegita en germana) estas distribuita en franca, germana, itala, nederlanda kaj norvega lingvoj, krome estis aldonitaj plurlingvaj informiloj de UEA kaj germanlingvaj.

Eŭropa asocio de fervojistoj.

La 17-an de oktobro okazis en Vieno ties kongreso. La IFEF-estraro delegis la aŭstran kolegon Huber el Vieno ĉeesti kiel observanto. S-ro Huber poste detale raportis pri siaj impresoj.

ANONCOJ

El kolego Michel Robert en Parizo, ni ricevis la jenan interesan informon: Eksterlandaj turistoj povas aĉeti *turisman bileton,* kiu validas dum 7 sinsekvaj tagoj por la reto de RATP (Subtera «Metro» kaj Pariza aŭtobus-kompanio).

La prezo estas 40 francaj frankoj.

Por pluraj detaloj, skribu al: Turisma Oficejo de RATP — 53 bis, Quai des Grands Augustins — F 75 Paris 06 — Francio, aldonante internacian respondkuponon.

B.v. sendi kopion de via peto al: Michel Robert, Logement 1711 — 10 Allée Fernand Léger, F-95 Argenteuil, Francio.

B.v. informi al la lastmenciita se vi ne ricevas respondon de RATP.

Mi kolektas ĉiuspecajn esperantaĵojn (poŝtaĵojn, revuojn, librojn, prospektojn k.t.p.) speciale mi interesiĝas pri stampoj, en ĉi tiu momento, ĉar mi estas pretiganta ĝisdatigitan katalogon.

Ankoraŭ mankas al mi pluraj stampoj, ankaŭ sufiĉe ĵusaj (ekzemple mi ne posedas tiun de la IFEF-kongreso en Stoke-on-Trent en 1963). Tiuj kiuj povas kaj volas helpi, b.v. skribi al: D.ro Antonio De Salvo, Via Olbia 15, I-00182 Roma, Italio.

En la semajno 6.—13.2.1971 aranĝiĝas Esperantista Skisemajno kaj internacia amikeco en Montdomo de Urbo-Lyon, F 73-La Toussuire Francio. Por detaloj oni turni sin al: V. et M. Harpet, 3, Rue Sebastian Gryphe, 3. F 69 Lyon 7 e Francio.

Internacia Esperanto-Muzeo (Hofburg, A-1010 Wien) pruntedonas pere de Aŭstria Nacia Biblioteko (Josefsplatz 1, A-1014 Wien) librojn kaj gazet-jarkolektojn.

Ĉiu esperantisto, *nur en Eŭropo,* rajtas iri al iu pli granda publika biblioteko kaj mendi presaĵojn el nia biblioteko pere de Aŭstria Nacia Biblioteko.

Oni nepre skribu sur la koncerna mendformularo, kiun havas ĉiu biblioteko, en rilatoj kun aliaj eŭropaj bibliotekoj, ke la verko troviĝas en Internacia Esperanto-Muzeo.

La redaktfino por la venonta IF estas 15.1.1971.

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s
N-2300 Hamar, Norvegio